

## REVISION OF THE LANDMARKS IN THE HUNGARY'S SOUTHERN BORDER

DR. SUBA JÁNOS alezredes, PhD, a Hadtörténeti Térképtár vezetője  
Hadtörténeti Intézet és Múzeum, Budapest

### Abstract

There have always been problems with the landmarks along the rivers, because border stones have been washed away or damaged in other ways by water. In 1928 already 510 disappeared, 26 fallen down and 105 damaged border stones were known. As a result of diplomatic negotiations, on 14th February 1931 the delegates of both countries made decisions on the time and mood of tours of inspection, the way of replacement of the damaged landmarks as well as the costs and matters concerning the work. The review of landmarks on the Hungarian–Yugoslavian border started in July 1931 according to Point K in Act XLV of 1929. The tour of inspection was carried out by sections. During the works in 1931 and 1932 altogether 58 border stones which had been endangered by collapses were transferred, 243 disappeared ones were replaced, 92 ones covered with earth were re-erected, 74 seriously damaged ones were replaced and 261 ones were repaired along the complete border line between Hungary and Yugoslavia.

### 1. A határjelek felülvizsgálatának okai

A trianoni békeszerződés 1921. XXXIII. Törvénycikkkel beiktatott 33. cikke értelmében Magyarország is kötelezte magát arra, hogy a határmegállapító bizottságok<sup>2</sup> által elhelyezett háromszögelési és egyéb jelek, határcölöpök, vagy határkövek, megóvásáról gondoskodik. Ez a tény és az, hogy az új állami határ megjelölésével kapcsolatos költségek a magyar államkincstárt jelentős mértékben megterheltek. Az új államhatár megjelölésére szolgáló határjelek megrongálásának megakadályozására különös gondot fordítottak. A belügyminiszter 162. 033/1923. BM körrendeletével a határmenti vármegyék alispánjainak felhívta a figyelmét, hogy a határ és a földmérési jelek büntetőjogi védelméről szóló 1891. XLI. Tc. rendelkezései az új állami határra, vonatkozó megjelölésekre is érvényben van.<sup>3</sup> A határmenti lakosságot hirdetmény és egyéb szokásos módon, például dobszó útján, figyelmeztették. A törvény értelmében – a hivatalból üldözendő bűncselekményekről – az államkincstárnak okozott kár megjelölésével értesítették a kincstár jogügyi igazgatóságát, hogy vagyoni kárát, mint magánjogi igényt érvényesítse.<sup>4</sup>

A határkövek és egyéb határjelek védelmének és karbantartásának a magyar–jugoszláv határszakasz viszonylatában – mind jogi és mind műszaki szempontból – fokozott jelentősége van, mert a határvonal fele nagyesésű és vízfolyással, vagy annak mentén (Dráva, Mura) megállapított vonalon fut.<sup>5</sup> A magyar kormány – elsősorban a határjelek védelmét, érintő problémákat rendezve – 1926-ban a jugoszláv kormánnyal egyezményt kötött, amely a „Szerb–Horvát–Szlovén királysággal egyes közlekedési kérdések rendezése, valamint a határjelzések fenntartásának szabályozása tárgyában, Belgrádban 1926. évi júl. 24. kötött egyezmény” címet viselte.<sup>6</sup> Ennek az egyezménynek elsősorban a vízi határra vonatkozó részei érdemelnek figyelmet. Hiszen a déli határszakasz 630,622 km-es hosszából 346 km a vízi határ.<sup>7</sup> Így a legfontosabb probléma a határjelek védelme, helyreállítása rendeződött, ugyanis a határszakasz állandósított határjeleivel mindig probléma volt a vízfolyások mentén, mert a határköveket a víz elmosta, és egyéb módon rongálta meg.<sup>8</sup>

### 2. A jugoszláv–magyar „határmegújító bizottság” működése 1931–1932-ben

A kérdések jogi rendezése és a műszaki helyreállítási munkálatok elvégzése szempontjából a határkövek felülvizsgálatánál az egyezmény két fontos rendelkezését kell kiemelnünk. Az egyik a szerződő felek arra kötelezik magukat, hogy változatlanul megállapított határvonalat megfelelő jelzésekkel látják el mindenütt, ahol egy folyónak mederváltoztatása ezt megköveteli, továbbá arra, hogy 10 évenként felülvizsgálják a határvonalat mindenütt, ahol ez hajózható folyó sodorvonalával esik össze (1. cikk. 3. bek.). A másik, hogy olyan megrongált határköveket, amelyek a Mura, Dráva, vagy más határfolyó mentén állnak, vagy általában mindazon határköveket, amelyek egészen a Szerződő Felek egyikének területén állnak és ennél fogva a határt nem jelzik közvetlenül, az állam tartozik helyrehozni, amelynek területén e határkövek állnak (2. cikk. C. pont).<sup>9</sup>



A megrongált határkövek pótlásával kapcsolatos műszaki munkákat mérnökökre bízta. Az egyezmény úgy rendelkezik, hogy: az A. (99,618 km), C. (86,595 km), és az E szakaszokon (133,114 km) jugoszláv, a B. (178,007 km), D. (89,595 km), és az F szakaszon (43,858 km) magyar mérnökökre bízta a javítást (5. cikk).<sup>10</sup> Ez összhangban áll a határkitűzés folyamán történt felosztással. Az egyezmény a határkövek és a határjelek fenntartásának, a megrongált kövek helyrehozatalának költségviselését fele-fele részben határozta meg. Ez az elv azonban csak anyagkiadásokra és munkadíjakra volt érvényes. A közigazgatási költségeket az egyezmény a két érdekelt állam belügyének tekintette. Voltak kivételek: Ha megállapítást nyert, hogy a határköv rongálását magyar vagy jugoszláv állampolgár követte el, az illető állam, illetve maga a károkozó viselte a helyreállítási költségeket. Ha harmadik állam polgára okozta a kárt, őt terhelik a költségek, ha azok behajtása nemzetközi jogi szempontból lehetséges (2. cikk.). A megrongált köveket a két érdekelt állam közös költségen beszerzett kövekkel pótolja (4. cikk.).<sup>11</sup>

A határőrizeti és a határmenti közigazgatási szervek évek óta beadványokkal árasztották el, a Belügy- és a Külügyminisztérium vezetését. Egy 1928-as (szerb jegyzék alapján) készült kimutatás szerint már 510 eltűnt, 26 kidőlt és 105 megrongálódott határkörről tett említést.<sup>12</sup> Ez a szám természetesen az idők folyamán egyre emelkedett. Egyrészt a magyar–jugoszláv határvonal hosszúsága, másrészt a terepviszonyok – részben kocsi-val nehezen, sőt alig megközelíthető – következtében. A bejárás és az elvégzendő munkálatok nehézségére való tekintettel a magyar vezetés szükségesnek látta, hogy a két kormány részéről egy bizottság üljön össze, és tárgyalja meg a határbejárás és a „fogantatandó munkálatok legegyszerűbb, leggyorsabb és leggazdaságosabb végrehajthatóságának módjait.” Ezt különösen költségkímélés szempontjából tartották fontosnak.<sup>13</sup>

1930. szeptember 15-i átiratában a belügyminiszter szerint a bizottság tagjai a belügy-, a külügy- és a pénzügyminisztérium (Állami Földmérés) küldötte lenne. A belügyminiszter részéről Jeszenszky Andor osztálytanácsost javasolta egyben elnöknek is. A munkálatokat már 1931 tavaszán kezdték volna meg.<sup>14</sup> A diplomácia tárgyalások eredményeképpen 1931. február 14-én a két kormány küldöttei meghatározták a határbejárás idejét, módját, a megsérült határjelek kicserélésének módját, a költségeket és a munkálatokkal összefüggő kérdéseket.<sup>15</sup> Megállapodtak, hogy a határbejárás szakaszonként történik meg. Minden egyes szakasznál a felmerült költségeket az állam viseli, amelyre az illető szakasz fenntartása hárult. E megállapodás folytán költségelszámolásnak nincsen helye. Minden munkajegyzőkönyvet két nyelven – magyar és szerb nyelven –, a zárójegyzőkönyvet, amely az egész munkálatokat felöleli francia nyelven, szerkesztik meg. Mindhárom nyelven szerkesztett jegyzőkönyvek egyformán hatályosaknak kell tekinteni. Minden változtatás, amelyet a partbeomlás által veszélyeztetett határköveknek áthelyezésével járt, illetve az új határköveknek a beomlások által elsodortak helyébe való állítását térképen rögzítik, amelyeket mindkét delegáció tagjai aláírnak. Az egyes szakaszok ily módon kijavított térképeit az illető állam kinyomatja, és a végleges jegyzőkönyv aláírásától számított hat hónapon belül 70 példányban kicseréli.<sup>16</sup>

A magyar–jugoszláv határon a határjelek felülvizsgálata az 1929. évi XLV. Tc. K. pontjának rendelkezése szerint 1931 júliusában kezdődtek meg. A bizottságok 1931-ben nem fejezték be teljes egészében a munkáját, mert csak az F., E., és D. szakaszokban, valamint a C. szakasznak magyar oldalán hajtották végre a felülvizsgálatot és a hiányok pótlását. A bizottságok összeállításánál magyar részről a területileg illetékes főszolgabíró, a határőrszakasz parancsnok, és mint egyetlen állandó tag, az állami földmérés mérnöke volt kiküldve. Jugoszláv részről állandó tagok voltak.<sup>17</sup>

Elsőként az F szakasz<sup>18</sup> bizottsága ült össze. 1931. június 26-án, Szegeden, hogy a határjelek felülvizsgálatáról szóló 1931. évi február 14-i jegyzőkönyv alapján végrehajtsa a megrongált, összetört és eltűnt határgúla-oszlopok és jelzők kicserélését a magyar–jugoszláv határ egész hosszában.<sup>19</sup> Ezen értekezleten elhatározták, hogy a „Tisza, Dráva és Mura áradásai által elhordott határgúla kicserélését, úgy oldják meg, hogy azokat a biztosabb, az árvíznek ki nem tett helyen állítják fel”. A határjelek távolságát a „trianoni vonaltól megállapítatják, és a vázlaton feltüntetik”. A változtatások a trianoni határvonal eredeti szelvényein piros színnel fogják ábrázolni, és természetesen ezekről, a változásokról a bizottság értesíteni fogja a saját kormányát. A bizottság tervek szerint június 27-én állt volna fel, de a magyarországi választásokra való tekintettel csak július 1-jén kezdte meg működését.<sup>20</sup>

A jegyzőkönyvek tanúsága szerint a határvizsgálatra felállt bizottságoknak nem volt egységes megnevezése.<sup>21</sup> Így a dokumentumokban a C, a D és az F szakaszon jugoszláv–magyar határmegújító bizottság, az A szakaszon a jugoszláv–magyar határvonal helyreállítására kiküldött bizottság, a B szakaszon a jugoszláv–magyar határ-felülvizsgáló bizottság szerepel.

1931-ben a munkálatok menete az volt, hogy a bizottság előbb végigjárta a vonalat, megállapította a hiányokat, és utána a kövek elkészülte és helyszínre fuvarozása után ismét elment azok felállítására.

A C határszakaszban<sup>22</sup> (86,429 km), melynek fenntartása a jugoszláv állam kötelessége, a magyar oldalon a munkálatok 1931. augusztus 27-én a C 317. kőnél kezdődtek meg és 1931. szeptember 10-én fejeződtek be a C 1. jelű határkőnél. A bizottság a C szakasz magyar oldalát gyalog végigjárta és a következőket állapította meg: „A Dráva partszakadása miatt a vízbe esett 23 kő, a partszakadás miatt veszélyes helyen áll egy határkő, 6 határkő törött, a víz hordaléka eltemetett 12 követ.”<sup>23</sup> A hiányzó kövek helyett a bizottság biztos helyre új



határköveket állított fel és azokat bemérte. A bizonytalan helyen álló követ a bizottság beljebb helyezte, a törött köveket kicserélte. Az eltemetett köveket kiemelték a homokból.

A D szakaszon<sup>24</sup> (89,595 km), amelyet a magyar állam tartott karban, a bizottság 1931. július 29-én kezdte meg a munkáját, a D 550. határkőnél, és 1931. augusztus 25-én a D 1. határkőnél fejezte be. A bizottság gyakorlatilag végigjárta a D szakaszt és a következőket észlelte: egy határkövet elvitt a víz, 35 darab határkő eltört, 16 darab határkővet (D 172.–D 187.) az első határbizottság – az M-JU HMB – nem állított fel. Ezen a szakaszon a belügyi uradalomnak a határkövével jelezték az országhatárt. 77 darab határkővet megrongáltak. A bizottság az összes határköveket kijavította, vagyis 35 darab törött határkővet, 16 darabot eredetileg fel sem állítottak, és 1 darabot, a Dunába esett kő helyett újakat – összesen 52 darabot – helyeztek.<sup>25</sup>

A bizottság az E szakaszon<sup>26</sup> (133,114 km), amelyet a jugoszláv állam tartott karban, 1931. július 20-án kezdte meg munkáját az E 507. határkőnél, és 1931. július 28-án E 1 határkőnél fejezte be. Az A határszakaszon megállapították, hogy 61 db határkővet rongáltak meg. Ezeket, a határköveket kijavították, és körülöttük a terepet kitisztították, hogy jól lehessen látni.<sup>27</sup>

A bizottság a már említett 1931. június 26-i szegedi konferenciával kezdte meg működését az F szakaszon, amelynek hosszúsága 43,858 km volt. Itt határozták el, hogy a munkálatok előkészítése után 1931. július hó 1-jén terepen találkozni. Az F szakasz határjeleit a magyar állam volt köteles karbantartani. A munkálatok 1931. július 1-jén az F 242. határkőnél kezdődtek meg, és 1931. július 19-én az F 1.-nél fejeződtek be. A bizottság megállapította, hogy 13 határkő megrongálódott, 5 határkő törött, 39 határkövet elvitt a Tisza. Az összes határköveket kijavították, az 5 törött helyett új határköveket állítottak fel. A Tisza által elvitt 39 határkő helyett a bizottság a Tisza magyar oldalán levő töltésen újakat állított fel. Ezek a határköveket nem tudták az eredeti helyükre felállítani, mert a víz elsodorta őket.<sup>28</sup>

1932-re az A és B szakaszok és a C szakasz jugoszláv oldalának bejárása maradt. Az A szakasz<sup>29</sup> munkálatai (99,619 km) – amelyeknek költségeit a jugoszláv állam viselte –, 1932. május 19-én az A 1. jelű határkőnél kezdődtek meg és 1932. június 2-án az A 653. számú határkőnél fejeződtek be. Megállapították, hogy 82 kő sérült meg. Egy határkő annyira megsérült, hogy helyébe újat kellett állítani, 3 határkő az eredeti helyéről a vízbe esett. A bizottság az összes sérült határköveket kijavította, és az A 438. számú határkő helyett újat állított fel. A magyar mérnök jelentése szerint a kövek rendben voltak, a helyi hatóságok a határszakaszt a kiadott utasítások alapján előkészítették, a bokrokat, erdőket kiirtották, így a haladás könnyű volt. Az egész A szakaszon mindössze három kő hiányzott, melyek az Adóvány csatornába<sup>30</sup> estek. A bizottság ezeket újakkal pótolta, és két követ, melyek a csatorna part szélén állottak, áthelyezett. A munkálatok az A határszakaszon június 2-ára befejeződtek. A kidőlt határköveket újból felállították és bemérték, a hiányzó határjelek helyett pedig újakat állítottak fel, ezek bemérték, az elhelyezésüket a határvázlatokon feltüntették.<sup>31</sup>

A B határszakaszon<sup>32</sup> (178,007 km), melyben a határjelek karbantartása a magyar állam kötelessége volt, a munkálatok 1932. június 3-án a B 1.-nél kezdődtek, és 1932. szeptember 30-án fejeződtek be a B 1014 sz. határkőnél. Az előzetesen beérkezett magyar jelentések szerint a B szakaszon (Mura és Dráva mellett) igen sok kő hiányzott. A legtöbb esetben azonban a jelentések nem tudták pontosan megállapítani a hiány okát: a követ a víz vitte-e el, vagy a lerakódott iszap alá került-e, avagy más módon tűnt el eredeti helyéről? Duchon Béla mérnök, mint a magyar részről a bizottság egyetlen állandó tagja, 1932. május 2-án a helyszínre utazott tájékozódni, az előkészületek megtételére, és a munkálatok elvégzésére. A határvonal bejárására gépkocsit szeretett volna szerezni. Magánvállalkozót a rendelkezésre bocsátott összegért nem tudott szerezni. Honvédelmi Minisztérium csak Gömbös honvédelmi miniszter személyes közbelépésére utalt ki a bizottság részére egy hat ülés csukott luxuskocsit, amely a bejárás alatt a mintegy 13 000 km utat tett meg. A hiányzó határjelek pótlására szükséges köveket is megrendelte. Már az 1931-ben az Állami Földmérés (Pénzügyminisztérium XIII. ügyosztálya) megbízta Weisz Soma nagykanizsai céget 50 db határkő elkészítésével. Azonban ez a mennyiség koránt sem volt elegendő, ezért gondoskodni kellett a hiányok pótlásáról, mégpedig úgy, hogy a bizottság kijövelekor a kövek ne csak készen álljanak, hanem a helyszínre fuvarozva várják elhelyezésüket. Május 3-tól 14-ig a magyar mérnök végigjárta Barcstól Tótszerdahelyig a határvonalat, sok helyütt méréssel megállapította a hiányokat, és a bejárás végén személyesen megrendelte a hiányzó köveket a nagykanizsai cégnél. Bejárása alatt intézkedett, hogy a községi előjáróságok a vasúton megérkező köveket a helyszínre fuvarozzák, a határőrségtől pedig állandóan magával vitt egy őrzőjáratot, azzal pontosan felíratta, és a helyszínen megmutatta minden egyes kőnek a helyét. Így az előmunkálatok következtében több mint 100 követ már előre kivitték a helyére.<sup>33</sup>

A trianoni határleírás szövege rendelkezéseinek megfelelően a Mura mozgóhatár, ahol a víz sodra képezi a mindenkor határt.<sup>34</sup> A magyar vízügyi hatóságok csupán arra szorítkoztak, hogy azokon a helyeken, ahol a víz túl sokat elsodor a partból, partbiztosításokat építsenek. A Dráva mellett állandó vonal a határ, amely át- és átszeli az élő Dráva folyót. A bizottság felváltva dolgozott a két parton. A haladás mindkét oldalon igen nehéz volt, a sűrű bozót miatt. Mindazonáltal a helyeken, ahol a folyó medre homorú volt, hiányoztak a kövek, mert a part szakadása miatt a folyóba estek. A part domború oldalán pedig a kövek az áradások és az ezt követő iszapölések következtében homok alatt voltak. Így gyakran megtörtént, hogy a part kétféle jellegének változá-



sánál mindössze egy vagy két pont észlelhet. Az eltemetett köveket az eredeti poligon kitűzésével keresték fel, a hiányzók helyén pedig új poligonmenetet<sup>35</sup> vezettek. „Természetesen mindenütt kellett bozótot irtani, amely helyenként oly sűrű volt, hogy egy lépést sem lehetett benne tenni. A kövek rendszerint elég mélyen voltak a föld alatt, sőt többször előfordult, hogy az a fűzfakaró, amit az eredeti kitűzéskor jel gyanánt tűztek a kő mellé, kihajtott, fa lett belőle és ennek a fának a gyökerei alatt, több mint egy méter mélyen állt a keresett kő. Egy-egy ilyen kőnek a felkutatása és kiemelése sokszor egy fél napig is eltartott.”

A magyar mérnök statisztikája szerint, a B szakasz Mura mentén húzódó részében a 326 kő közül 84-et vitt el a víz (35 magyar és 49 jugoszláv), iszap alatt volt 23 (9 magyar és 14 jugoszláv), 12 (4 magyar és 8 jugoszláv) volt törött, és 28 követ (16 magyar és 12 jugoszláv) kellett a part szakadása miatt biztos helyre áthelyezni. Így ebben a szakaszrészben a határjelek 44%-ánál kellett műszakilag beavatkozni.

A közös jegyzőkönyv szerint a bizottság megállapította, hogy a Mura és a Dráva part szakadása miatt magyar oldalról 50, jugoszláv oldalról 77 darab, és 16 darab számozatlan – összesen 143 – határkő hiányzik, töröttek és használhatatlan 40 darab (6 jugoszláv, 12 magyar, és 22 szám nélküli) határkő. A partszakadások miatt, át kellett helyezni 29 darab határkövet. A trianoni határ kitűzése óta a Mura és a Dráva több helyen 50 cm-től 1 méter magas hordaléktréteget rakott le. Ezért ezen a helyeken mérések útján 29 határkövet kellett újra megtalálni.

Azokon a helyeken, ahol csak egy-két pont hiányzott, az elveszett ponttól 100–200 méter távolságra helyezték el az új követ, és az előre kiszámított pontot a természetben kitűzték. A hiányzó kövek pótlására ott ahol sorozatosan hiányoztak, poligont vezettek. Az új köveket úgy helyezték el, hogy azok a régi két kő irányába essenek. A szakértők szerint ennek a nagymérvű pusztulásnak egyik oka az volt, hogy az eredeti kitűzés idejében túl közel tették a parthoz a határköveket, a másik oka pedig az, hogy sem a magyar, sem a jugoszláv határőrizeti szervek nem tudták pontosan, hol vannak a határjelek, így nem is fordítottak rá kellő gondot. Ezen a téren az 1932. évi bejárás valamint javított. Az új köveket a parttól jóval messzebb helyezték. Igaz, hogy itt a magyar és jugoszláv bizottsági tagok között állandó nézeteltérés volt, mert ha a jugoszláv parton csak valamivel beljebb akart a magyar fél egy követ elhelyezni, az ellen azonnal tiltakoztak. Hiába érveltek azzal, hogy minden kőnek koordinátái vannak és így távolsága a határtól pontosan adottak, a parthoz közel lévő kövek rövid idő alatt ismét a vízbe esnek, minden alkalommal (persze csak a jugoszláv parton) nagyon nehezen tudták rávenni a jugoszláv felet a kövek áthelyezésére.

A határjelek őrzése is ezután intenzívebb lett, mert a határőrségnek módjában állt minden kő megismerése és szigorú parancsban utasították őket a határjelek megővására.

A B szakasz további részein, ahol a régi magyar–horvát határ maradt meg, sokkal kevesebb tennivaló volt. Itt a határ legtöbb helyen, szárazon halad és a Dráva hol magyar, hol jugoszláv területen folyik, határt azonban csak elvéve képez. Ezen a részen összesen 64 kő hiányzott, 25 eltörött és három kellett biztos helyre áthelyezni. A megvizsgált 3600 kőnek csupán 3%-nál kellett beavatkozni. Fontosabb művelet volt Vízvár mellett, ahol 4 kő, mely a határvonalon állt, oly közel került a Drávához, hogy át kellett őket helyezni. Ezen a helyen kettős köveket helyeztek el, mégpedig jugoszláv parton egyet, a magyar parton vele szemben 4-et. Ugyancsak nagyobb munka volt Bélavár községnél, ahol a Dráva régi medre 7 követ vitt el a jugoszláv oldalon, 1930-ban pedig a Dráva főágát a jugoszlávok egy keresztgáttal elzárták, és a víz sodrát áterelték a magyar partra. Így a víz a magyar oldalt szakította. Ezért itt mind a jugoszláv, mind a magyar parton hosszabb poligonmenetet kellett vezetni. A köveket biztos helyre helyezték át. A többi helyen a hiányok szórványosak voltak, egy-két kőnél soha sem hiányzott több egy helyen. A bizottság a határ két pontján kijelölte a határvonalat, és ezeken, a helyeken összesen mintegy 3 holdat sikerült a magyar tulajdonosoknak visszaszerezni. Az újonnan kitűzött határt határdombokkal jelölték ki. A határvonalat kijelölése a B 311.-től 313.-ig, a B 795-ös határkőnél, a B. J. 875.-től 876.-ig terjedt.<sup>36</sup>

A B szakaszon a bejárás és a helyreállítási munka szeptember 30-án fejeződött be, így összesen 120 napig tartott. Ebből a Mura szakaszra 90, a Dráva szakaszra pedig 30 nap jutott. A hiányzó köveket pótolták, biztonságosabb helyen állították fel és bemérték. Négy kő helyett reperkövek állítottak fel (egyet a jugoszláv oldalon, három magyar oldalon). Az újonnan felállított kövek elhelyezéséről és adatairól vázlatok készülnek. A törött határjelek helyett a bizottság újakat állított. A partszakadás miatt veszélyben lévő köveket a bizottság áthelyeztette. Az eredeti helyéről való távolságot feltüntették a vázlatokon. A megkeresett köveket kiásták, régi helyeiken újból elhelyezték, úgy hogy 40 cm-re álljanak ki a földből.

1932-ben tovább folytak a C szakasz határjeleinek felülvizsgálata. Itt a határjelek fenntartása a jugoszláv állam kötelessége volt. A helyreállítási munka 1932. október 1-jén kezdődtek a C. J. I. számú kőnél, és 1932. október 15-én fejeződött be a C. J. 317. számúnál. Ezt megelőzően a jugoszláv bizottság mérnöke ugyanazt az előkészítő munkát végezte a C szakaszon, mint a magyar mérnök a B szakaszban. A munka elég gyorsan haladt. Ezen a részen az államhatár mozgóhatár, a Drávának a főfolyása. Hiányzott összesen 34 kő, iszap alatt volt 45, kicseréltek kettőt, áthelyeztek 21 darabot. Vagyis az összes 315 kőnek 30%-ánál volt szükség a beavatkozásra. A külső munkálatok október 15-én fejeződtek be. A bizottság megállapította, hogy egy kő hiányzott, egy annyira megrongálódott, hogy újat kellett állítani. A Dráva part szakadása miatt eltűnt 35 kő. A Drá-



va partomlása miatt veszélybe került 22 kő. A trianoni határ kijelölése óta a Dráva több helyen is több mint egy 1 méter magasságot, elérő hordalékot rakott le. Ezért műszerrel kellett megkeresni 42 követ és több számozatlan követ. Az eltűnt kövek helyett a bizottság biztosnak vélt helyre új köveket helyezett el. A partomlás miatt veszélybe került köveket beljebb helyezték a partról. A műszerrel megtalált köveket felemelték, és úgy helyezték el, hogy belőlük 40 cm álljon ki a földből. Az összes követ bemérték, elhelyezésükről vázlat készült, az eredeti helyüktől való távolságot a vázlaton feltüntették.<sup>37</sup> A bizottság 1932. november 3-ig dolgozott, a változásokról megszerkesztették a vázlatrajzokat, majd azután Budapestre utaztak. Itt a zárójegyzőkönyvet a Belügyminisztériumban felvették és ezzel a törvényben megállapított határ-felülvizsgálat lezárult.

Az 1931. és 1932. években végzett munkálatok során a teljes magyar–jugoszláv határvonalon összesen 58 olyan határkövet helyeztek át, amely a beomlások által veszélyeztetve volt, 243 eltűnt határkövet pótoltak, 92 betemetett határkövet újból felállítottak, 74 súlyosan sérült határkövet cseréltek ki, és 261 határkövet javítottak ki. Ezek alapján elmondható, hogy az 1926. évi július hó 24-én kelt Egyezmény rendelkezéseire képest a bizottság bejárta és helyreállította a teljes magyar–jugoszláv határvonalat és a ráruházott feladatát, elvégezte.<sup>38</sup>

A határmunkálatok költségeit tekintve, a Belügyminisztérium dologi kiadása 4712 pengő és 89 fillér volt. A Pénzügyminisztérium személyi kiadása (minden napidíj, fizetés és lakáspénz) 6691 pengő volt.<sup>39</sup> A jugoszláv félnek ennél sokkal több költséget okozott a bejárás. A költségeikről semmilyen tájékozódást nem adtak, de mégis sikerült megtudni, hogy több mint 600 000 dinárba került az 1932. évi bizottsági működésük, ami a magyar pénzben kb. 60 000 pengőnek felelt meg.<sup>40</sup>

Úgy látszott, hogy ezzel a határbejárással egy időre megoldódott a határkövek problematikája, de a vízi határszakasz jellegéből ezután is állandóan az érdeklődés középpontjában maradtak. A határmenti járások főszolgabíróinak évente jelentést kellett tenniük az országhatár jelek állapotáról. A siklói járás főszolgabírája jelentette, hogy az ország-határjelek közül Drávacsehi község határában egyetlen egy határoszlop sincs meg, valószínű, hogy a Drávába dőltek. A járás többi határmenti községében sértetlen állapotban megvannak.<sup>41</sup> A barcsi főszolgabíró 1936. március 11-én jelentette, hogy a C. 109. számú magyar–jugoszláv határkövet a mezőőr eredeti helyéről elhelyezte, mert a Dráva partszakadása miatt a kő elpusztult volna. Kérte, hogy a Külügyminisztérium értesítse a jugoszláv felet.<sup>42</sup>

A mohácsi járás főszolgabírájának, illetve a Kölkedi körjegyző 1938. május 28-ai jelentése szerint a Béda-erdő melletti 60 méteres sávban a trianoni határvonalat a magyar állam és a magyar birtokosok terhére megváltoztatták. Ugyanis a határköveket összekötő vonal nem jelenti minden esetben a trianoni határvonalat is, hanem a kövek között vannak görbületek is, amelyeket a határkijelöléskor csak dombokkal jelölt meg a bizottság. Ezek a dombok elpusztultak és néhány év előtt a határvonalat a jugoszlávok kötől köig egyenes vonalban sodronykerítéssel jelölték meg. Ezáltal egyes helyeken 200 négyszögöl fogyás állt elő a magyar állam és a magyar birtokosok terhére. A változást a földmérési felügyelőség kiküldött mérnöke Zádor Ferenc műszaki tanácsos állapította meg. Horváth István Baranya vármegye alispánja kérte a külügyminisztériumot, hogy a helyes határvonal helyreállítása iránt intézkedni méltóztassék.<sup>43</sup> A kérdést hosszú huzavona után rendezték.

Ezzel a folyamattal a magyar–jugoszláv határvonal menete és határjeleinek története a jugoszláv állam ész-szeomlásáig rendeződött. Ez után tovább folytatódott a déli államhatár metamorfózisa, mint demarkációs vonal.

## Jegyzetek

1. A tanulmány első része a szerző „A magyar–jugoszláv határszakasz határköveinek története 1921–1932”, című tanulmánya. Ez a kérdés azért érdemel figyelmet, mert a magyar geodézia- és a határörizet-történetben ilyen mélységben még nem került feldolgozásra. In: Közép-Európai Közlemények, 2011. 2. szám 52–59. old.
2. Suba János (1996): Magyarország határainak kitűzése és felmérése 1921–1925 között. (A határmegállapító bizottságok működése) I. kötet. Doktori értekezés (kézirat). ELTE BTK Könyvtár, Budapest, 1996. 45. old.
3. 162. 033/1923. B.M. II. körrendelet. Az új állami határ megjelölésére szolgáló határkövek megrogálásának megakadályozása tárgyában. Magyar Országos Levéltár K szekció polgári központi kormányhatóságok levéltára (1867–1945) (továbbiakban: MOL–K.). A Magyar–Csehszlovák Határmegállapító Bizottság iratai MOL–K. 481. 5. csomó.
4. 47/M. E. II-1924. ME átirata a PüM-nek MOL–K 481.
5. A határmegállapító bizottságok (továbbiakban: HMB) műszaki delegációjának jelentéseiből egyértelműen kitűnt, hogy nemcsak a Mura, Lendva hanem a Barcstól lefelé terjedő részének kivételével a Drávát nem szabályozták. Ezért a HMB a Dráva folyását csak Barcstól lefelé fogadta el „valóságos határfolyónak.” Egyébként ezért hagyta meg a régi magyar–horvát határvonalat.
6. A határkövek és határjelek védelméről. MOL–K. 52. (A Magyar–Jugoszláv Határmegállapító bizottság iratai) 1. csomó szám nélküli. A törvényt az 1929. évi XLV. Törvénycikk alatt iktatták be. Magyar Törvénytár CD.
7. Ennek ellenére Magyarország és Jugoszlávia között nem jött létre vízügyi egyezmény. Az általános egyezmény megkötését célzó tárgyalások már 1924-ben megkezdődtek, de a kidolgozott egyezménytervezetet a jugoszláv kormány nem hagyta jóvá. Valószínűsíthető az is, hogy a szerződés kötés meghiúsulása összefüggött a magyar külpolitika 1927-ben bekövetkezett irányváltásával. Erről részletesebben: Ádám Magda: Magyarország és a kisantant a harmincas években Budapest, 1968. 37–41. old. Az 1932-ben folytatódó tárgyalások eredményeként is létrejött egy egyezmény tervezet,



- amelynek elfogadását gátolta, hogy magyar részről olyan záró jegyzőkönyvet óhajtottak az egyezményhez csatolni, amely kimondja, hogy az egyezmény rendelkezései a Ferenc csatorna ügyeire nem vonatkoznak. Kun László: Vízügyeink nemzetközi szempontból nézve. Vízügyi Közlemények, 1937. 345–366. old.
8. Baranya vármegye alispánja így írt: „Mindenesetre kívánatosnak tartanám, hogy a Dráva menti országhatár más megfelelő módon jelöltesse meg, mert az áradás és elsodrás veszélyének állandóan kitéve lévő, az érterületeken elhelyezett határkövek megfelelő fix pontokat képezzenek.” Alispáni jelentés, a Határmegállapító Központi Iroda általános iratai MOL–K 478. 16. csomó 227. szám.
  9. 1929. évi XLV. Törvénycikk. Magyar Törvénytár CD.
  10. A szakaszok együttes hossza adta ki a határvonal 630, 622 km-es hosszúságát,  $\pm 296$  m különbséggel. Az Állami Térképszet szerkesztő osztálya 1931-ben a határmegállapítás felmérési anyaga alapján kb.  $\pm 1$  km pontossággal, megállapította Magyarország határhosszát. Magyarország trianoni határhossza összesen 2266 km 297 m.  $\pm 1009$  m. volt Magyarország határainak hossza. A határhossz megállapítás a határmegállapító bizottságok részletes határleírásai és a nagyméretarányú határterképei alapján történt. A határleírások a határkövek közti távolságokat cm-re pontosan megadják. Az egyes szakaszok határhosszát e megadott hosszértékek összeadásával nyerték, és térképen egyszeri leméréssel ellenőrizték. Azokon a határszakaszokon ahol a határkövek nem magán a határvonalon állnak, ott a határvonal hosszát a térképről való leméréssel határozták meg. Minden távolságot kétszer mérték, és végleges értékül a két mérés számtani középértékét vették. (Ez a mérés 78 munkanapot – két ember másfél hónapi munkáját vette igénybe.) Térképészeti Közlöny II. Kötet. 1932. 1–2. füzet. 33–34. old.
  11. A határkövek és határjelek védelméről MOL–K. 52. 1. cs. szám nélküli.
  12. MOL–K 69. (A külügyminisztérium irattára, gazdaságpolitikai osztály iratai.) 78487/4/1928.-Küm átirat – MOL–K 69. 2939/adm. res.4/ Feljegyzés a Magyar–jugoszláv határon határkövek helyreállításáról Dr. Walkó Lajos külügyminiszternek.
  13. MOL–K 69. 182184/1930. II. – Magyar–jugoszláv határon határkövek helyreállítása.
  14. MOL–K 69. 2825/4. adm. res. – 1930. Küm válassza a Büm-nek.
  15. A magyar és a jugoszláv kormány által a közös határvonal megjelölésére szolgáló eltűnt, elpusztított vagy megsérült kövek, oszlopok és jelek helyrehozatalára kiküldött bizottság magyar delegációja: Jeszenszky Andor miniszteri tanácsos a Belügyminisztérium, Duchon Béla kir. segédmérnök a Pénzügyminisztérium, Zsilinszky Antal minisztériumi segéd-fogalmazó a Külügyminisztérium részéről. A jugoszláv kormány részéről: Petrovitch M. András ezredes, a Határmegállapító Iroda vezetője, Milovanovitch M. Milutin külügyminiszteri titkár, Klein Sámuel kataszteri felügyelő a Pénzügyminisztérium részéről.
  16. MOL–K 69. Határjelek felülvizsgálata az 1931. II. 14-i jegyzőkönyv
  17. Lásd a 14. jegyzetett.
  18. Az F szakasz a Tiszától a román határig 50 km hosszan húzódik.
  19. A magyar kormány részéről: Dr. Csonka Miklós szegedi városi tanácsnok a magyar kir. Belügyminisztérium és Szeged szab. kir. város képviselőjében, vitéz Bagossy István, vámmőr őrnagy, Duhon Béla segédmérnök, mindketten a Pénzügyminisztérium képviselőjében. MOL–K 69. 152.802/XIII.b.-1932. A megrongált, összetört és eltűnt határgúlák-oszlopok és jelzők kicserélése a magyar–jugoszláv határ egész hosszában.
  20. MOL–K 69. 55124/4-1932 új határkövek elhelyezése a magyar–jugoszláv határon.
  21. A bizottság a közös határon folytatott munkálatait Budapesten, 1931. évi február 14-én, Szegeden 1931. június 26-án és Budapesten 1932. évi október hó 17-én felvett jegyzőkönyvek alapján végezte. A bizottság minden szakaszból külön jegyzőkönyvet vett fel, amelyek az elvégzett munkálatokat tartalmazták: Az F. szakaszból Szegeden, 1931. évi július hó 19-én; az E. szakaszból a magyar példány Szegeden, a jugoszláv példány Horgoson 1931. évi július hó 28-án; a D. szakaszból a magyar példány Szegeden, a jugoszláv példány Harkányban 1931. évi augusztus hó 25-én; az A. szakaszból Csáktornán (Cakovec) 1932. évi június hó 2-án; a B. szakaszból Barcsen 1932. évi október hó 1-én; a C. szakasz magyar részéről Barcsen 1931. évi szeptember hó 11-én, a szakasz jugoszláv részéről Donji Miholjac 1932. évi október hó 13-án.
  22. A C. szakaszban 86 km hosszan a Dráva alkotja a határt, a szakasz Dolnij Miholjac községtől kb. nyolc km-re lévő pontig húzódik.
  23. MOL–K 69. – 1611. 1371/1932.-XIII. b. Jugoszláv – Magyar Határfelülvizsgáló Bizottság jegyzőkönyve C. szakasz.
  24. A D szakasz a Dráva és a Duna közti baranyai területet 83 km hosszan foglalja magában.
  25. MOL–K 69. – 1611. 1371/1932.-XIII. b. Jugoszláv–Magyar Határmegújító Bizottság jegyzőkönyve D. szakasz.
  26. Az E szakasz a Duna és a Tisza közötti területen húzódik 135 m hosszan.
  27. MOL–K 69. – 1611. 1371/1932.-XIII.b. Jugoszláv–Magyar Határmegújító Bizottság jegyzőkönyve E szakasz.
  28. MOL–K 69. – 1611. 1371/1932.-XIII.b. Jugoszláv–Magyar Határmegújító Bizottság jegyzőkönyve F szakasz.
  29. Az A szakasz az osztrák határtól egészen a Lendva folyónak a Murába való torkolatáig terjedt 95 km hosszan.
  30. Adovány csatorna – Lendva-patak, a Kerka-Mura vízrendszer egyik legjelentősebb mellékveze. Rövid magyarországi szakasza 6,8 km hosszú, szinte teljes szakaszán az államhatáron folyik. Átlagos mederszélessége 8–10 m, vízmélysége változatos, 0,6–1,8 m között változik.
  31. MOL–K 69. – 1611.1371/1932.-XIII.b. A jugoszláv–magyar határvonal helyreállítására kiküldött bizottság A szakasz jegyzőkönyve.
  32. A B. szakasz Felsőszemenyétől a Mura és a Dráva mentén a Barcsi vasúti hídig húzódott 17 km hosszan.
  33. MOL–69. 161. 137/1932.-XIII. b. Az Állami Földmérés részéről kiküldött Duchon Béla mérnök beszámolója az 1932. évi határmunkálatokról.
  34. A Mura igen szeszélyes folyó, mely évről évre nagyon változtatja medrét. Helyenként nagy darabokat szakít a partból, másutt iszapolt, szigeteket képez. Ezzel gazdasági kárt okoz a parti birtokosoknak, mert a víz a művelt szántóföldeket, erdőket sodor el, az új lerakódás, szigetképződés után pedig évtizedeken át használatlan bozótos, bokros homokzátony marad.

35. A geodéziai alap-ponthálózatból kiindulva távolság- és szögmérésekkel, azaz háromszögeléssel, vagy poligonmenet felvétele segítségével bármely további pont koordinátája meghatározható.
36. MOL–K 69. – 1611. 1371/1932.-XIII.b. Jugoszláv–Magyar Határfelülvizsgáló Bizottság B. szakasz jegyzőkönyve.
37. MOL–K 69. – 161. 137/932-XIII B. Jugoszláv–Magyar Határfelülvizsgáló Bizottság C. szakasz jegyzőkönyve.
38. MOL–K 69. – 161. 137/932-XIII B. Jugoszláv–Magyar Határfelülvizsgáló Bizottság munkájának értékelése 1932. november 7.
39. Ez az egyes kiadási ágak között a következőképpen oszlott meg: autóköltség: 1847, 28, fuvar és napszám: 1663, kő ára: 1102, 56, sofőr elszállásolása: 76, műszerszállítás: 14, 35, posta és vegyes kiadások: 9, 70, összesen: 4712, 89 Pengő. MOL–K 69. – 161.137/932-XIII B.
40. A jugoszlávoknál három állandó bizottsági tag volt, nyolc emberrel, és két autóval dolgoztak. Sem az embereket, sem, az autókat akkor sem bocsátották el, amikor nekik kellett viselniük az anyagi költségeket. Ez idő alatt, a jugoszláv munkások tétlenül álltak. A szükségleten felül több mint 200 követ rendelték és vitettek a helyszínre, melyek sokáig a határszéli kis falvakban elszórtan heverték. MOL–K 69. – 161. 137/932-XIII B.
41. MOL–K 69. 38/1936. Országhatárjelek állapota.
42. MOL–K 69. 34. 259/1936. szám IX. B. Jugoszláv határkö elhelyezése – átirat a Küm-nek.
43. OL. K 69. – 53089-Küm alispáni jelentés az országhatár önkényes megváltoztatásáról.

### Felhasznált Irodalom

Suba János (1996): „Magyarország határának kitűzése és felmérése 1921–1925 között. (A határmegállapító bizottságok működése)” I. kötet 1996. Budapest. 45 p. Doktori értekezés (kézirat.) ELTE BTK könyvtár.